***Economie du bien-être et liberté Le cas du
péage urbain et de son acceptabilité***

Thèse pour le Doctorat en Sciences Economiques, mention Economie des transports,
Présentée et soutenue publiquement le 4 janvier 2002 par

Stéphanie SOUCHE

Directeur de thèse : Professeur Alain Bonnafous

Membres du jury : M.Alain BONNAFOUS, Professeur à l'Institut d'Etudes Politiques de Lyon M.Yves CROZET, Professeur à l'Université Lyon 2 M.Guy GILBERT, Professeur à l'E.N.S. de Cachan M.Gilles POLLET, Professeur à l'Institut d'Etudes Politiques de Lyon (rapporteur) M.Thierry KIRAT, Chargé de recherche au C.N.R.S. à l'E.N.S de Cachan (rapporteur)

Table des matières

..	1
Résumé .	3
Abstract . .	5
Thèse au format PDF .	7
Introduction GENERALE . .	7
PARTIE 1 : L'acceptabilité du péage urbain : un état des lieux .	12
PARTIE 2 : Quels contenus empirique et théorique pour un péage urbain accepté . .	12
Conclusion générale .	12
Bibliographie . .	15
Annexes . .	35

à Pierrette et Jean, mesparents

« Pourquoi faut-il que la rareté de l'argent ait ruiné la générosité de vos pareils ? Quelle misère ? Mais qu'importe ; votre équité me rendra ce que votre économie me retranche (...) » Trivelin Marivaux, 1724, La fausse suivante, Acte II scène 3, p.58.

Résumé

Economie du bien-être et liberté. Le cas du péage urbain et de son acceptabilité

Face à une congestion urbaine croissante, et confronté à des contraintes de financement des nouvelles infrastructures et à des atteintes croissantes de l'environnement, le secteur des transports doit accroître l'efficacité de son fonctionnement. Depuis les travaux de Dupuit (1849), Pigou (1920), les économistes connaissent les effets bénéfiques que peut apporter le péage. Son introduction en milieu urbain peut toutefois entraîner un rejet de la part des automobilistes. Sur la base d'un raisonnement popperien, ce travail étudie l'acceptabilité de cette nouvelle mesure tarifaire. En partant d'une analyse économique des droits des individus et des fondements théoriques de l'efficacité et de l'équité, nous avons construit un cadre analytique de l'acceptabilité bâti sur la confrontation des dimensions de l'efficacité économique (orienter efficacement la demande), de l'équité territoriale (garantie d'accessibilité), de l'équité horizontale (principe de l'usager-payeur), et de l'équité verticale (bien-être des plus défavorisés). Ce cadre a été ensuite validé qualitativement puis quantitativement en complétant, à la suite des travaux de Bates (1988), Mc Fadden (1998), une enquête par préférences déclarées par des données indépendantes. La restriction de la liberté de choix existante apparaît alors comme la condition minimale pour que le péage ne soit pas rejeté. Ce constat souligne l'importance de la liberté dans l'analyse de l'économie du bien-être. D'un point de vue plus épistémologique, il interroge en retour la théorie, qui nous fournit alors de nouveaux éléments d'explication et de compréhension des enjeux existants.

Mots clés : Economie du bien-être, liberté, acceptabilité, équité, efficacité, préférences déclarées, droit, péage routier urbain, congestion.

Abstract

Welfare economics and liberty. The case of urban road toll and his acceptability

Facing congestion growth, and vis-à-vis the public money constraints and the environmental implication of transport, the stake today is to implement new regulations in order to improve the transport system efficiency. According to the pioneer prescription of Dupuit (1849), Pigou (1920), economists know the positive effect of road toll introduction. But, in an urban context, this introduction can induce motorist opposition. With a popperian reasoning, our work analyses acceptability factors to new pricing measure. Firstly, we develop an economic analysis of rights and we recap the economic foundation of efficiency and equity. Secondly, we elaborate an analytical framework of acceptability which combines dimensions of economic efficiency (to manage the demand efficiently), territorial equity (garantee of accessibility), horizontal equity (user-pays principle) and vertical equity (welfare of most underprivileged). The application of this framework has been validated qualitatively, then quantitatively by a stated preference approach completed by independent data (Bates, 1988, Mc fadden, 1998). The liberty of choice restriction appears as the minimal condition for non rejected urban road toll. This fact underlines the liberty importance for a welfare economics analysis. On an epistemological side, by saying that, in return we interrogate the theory, which then allows new explanation and stake understanding.

Keywords : Welfare economics, liberty, acceptability, equity, efficiency, stated preference, right, urban toll road, congestion.

Thèse au format PDF

Introduction GÉNÉRALE

La saturation des villes est aujourd'hui une réalité incontournable. Chacun peut trouver dans ses expériences quotidiennes des manifestations concrètes de ce phénomène. Face à cette congestion, et confronté à des contraintes de financement des nouvelles infrastructures et à des atteintes croissantes de l'environnement, le secteur des transports se trouve mis en demeure d'introduire plus d'efficacité dans son fonctionnement.

Le perfectionnement des analyses économiques de la congestion, en matière notamment de tarification peut alors apporter de nouvelles solutions. La situation de congestion traduit une utilisation de la voirie au-delà de son utilisation « normale ». Ce basculement s'effectue lorsque l'adjonction d'un usager supplémentaire, en économie on parle d'usager marginal, implique un ralentissement du flux de trafic. A la suite des recherches de Dupuit (1849), Pigou (1920), Knight (1924), Walters (1961), Vickrey (1963), il est apparu que l'utilisation efficace de l'infrastructure routière nécessitait que les utilisateurs payent les coûts de la congestion du trafic qu'ils imposent au réseau routier.

Cette solution n'a pourtant été que faiblement appliquée ¹. A titre d'illustration, la mise en oeuvre du boulevard périphérique nord de Lyon (TEO pour Tronçon Est-Ouest), a provoqué dès le départ un important mouvement de refus de la part des automobilistes.

Les difficultés rencontrées par l'ouverture de cette infrastructure urbaine à péage ont agi comme un révélateur de la différence entre le calcul économique stricto sensu et le comportement des usagers. L'acceptabilité ou non d'une nouvelle mesure tarifaire met ainsi en évidence qu'il existe une rationalité procédurale propre aux choix individuels et collectifs, mais que celle-ci peut ne pas correspondre à ce qui était anticipé par le décideur public.

Notre recherche s'inscrit alors dans une perspective novatrice puisqu'elle introduit une variable comportementale, l'acceptabilité d'une nouvelle mesure tarifaire, dans le processus de décision publique, lui-même fondé sur la recherche du bien-être collectif.

Suivant l'adage " *qui ne dit mot consent* " ² , nous faisons toutefois l'hypothèse popperienne que la problématique de l'acceptabilité d'une nouvelle mesure tarifaire ne se pose vraiment qu'à partir du moment où elle est rejetée. Karl Popper soutient l'idée de l'unité de la méthode scientifique et montre que les critères qui caractérisent la scientificité se réduisent toujours à l'explication causale, à la prédiction et à la vérification. Ces critères définissent ce qu'on appelle communément la méthode hypothético-déductive. Avec son fameux exemple du cygne noir et du cygne blanc, il montre que l'on ne peut pas démontrer qu'une proposition est vraie mais qu'il est possible de démontrer qu'une proposition est fautive. En effet, observer que beaucoup de cygnes sont blancs ne permet pas d'induire scientifiquement que tous les cygnes sont blancs alors que l'observation d'un seul cygne noir suffit à infirmer l'hypothèse que tous les cygnes sont blancs.

La nouveauté de cette problématique, associée à la rareté des expériences, au demeurant très différentes, d'introduction du péage en milieu urbain, conduisent à faire d'abord un état des lieux du débat, qui s'organisera alors en trois temps (*Première Partie*).

A la suite notamment des travaux de Polak et Jones (1991), Small (1992), Banister (1994), Ramjerdi (1996), Rietveld, Nijkamp, Verhoef (1997) il est apparu que la référence à la gratuité du domaine routier, expression d'une libre mobilité, était l'un des arguments utilisés par les détracteurs du péage urbain. Pour ces derniers, la route étant un bien collectif son usage doit rester gratuit. Revenir sur ce principe de gratuité signifierait une remise en cause des droits fondamentaux des individus. Au demeurant, cette gratuité ne peut être qualifiée que de « gratuité apparente » puisque à travers l'existence de taxes, notamment sur les carburants, il est clair qu'elle n'existe pas dans les faits. Ces auteurs constatent d'autre part que la mise en oeuvre de ce péage était assimilée par les utilisateurs à la création d'une taxe supplémentaire, ne faisant que s'ajouter à celles déjà existantes. Or lorsque l'automobiliste franchit la barrière de péage, le paiement dont il s'acquitte correspond au montant du tarif du péage et non pas explicitement à une taxe de

¹ « The economic analysis of congestion has made some useful progress and the ideas and the policy measures that flow from those notions have a firm place in the economics of public policy. However, the policy of congestion tolls has been resisted by most governments, presumably because it is believed that there is not sufficient electoral support for such measures » A.A.Walters, *New Palgrave*, Tome 1, p.573.

² Un phénomène appelé par les psychologues « dissonance cognitive », fait qu'en réalité on valorise plus une perte (ou un risque de perte) qu'un gain. Ainsi répugne-t-on plus à perdre ce qui nous appartient « de droit » que l'on désire bénéficier d'un gain. Voir les travaux précurseurs de L.Festinger.

péage. Il conviendra donc dans un premier temps de clarifier les conflits induits par l'introduction du péage en milieu urbain, touchant à la remise en cause de la gratuité d'usage de la route et à l'introduction d'une nouvelle taxe (*Chapitre 1*).

La Communauté Européenne dans les livres vert (1995) et blanc (1998), constate qu'il existe une différence entre le prix payé par le transport individuel et le coût qu'il impose à la collectivité. En ne fournissant plus les bons signaux d'incitation pour les utilisateurs de transports tant en prix qu'en volume, en temps ou en type de mode, cette situation serait à la fois inefficace et injuste. La notion d'efficacité est étroitement liée à celle d'optimum parétien. V.Pareto (1906) considère qu'une allocation des ressources est préférable à tout autre si elle permet d'améliorer le bien-être d'un individu sans diminuer le bien-être des autres individus qui constituent avec lui la société. L'allocation des ressources peut donc être considérée comme optimale dès lors que l'on ne peut plus en modifiant l'allocation des ressources augmenter le bien-être d'un individu sans réduire la satisfaction d'au moins un autre individu. Si ce concept théorique est puissant, en excluant les questions de répartition, il a suscité de nombreux débats qui ont finalement abouti à lui adjoindre une hypothèse importante sur l'existence d'une autorité supérieure bienveillante. Dans ce contexte, la recherche du surplus collectif maximal devient alors la solution opératoire permettant l'obtention de l'optimum³.

A la suite des travaux précurseurs de J.Dupuit et A.C.Pigou, l'utilisation de l'instrument tarifaire devient une mesure efficace pour la collectivité dans une situation de blocage de la demande, né de la saturation de l'infrastructure. En fonction de l'objectif recherché, il existe toutefois différents types de péage urbain. Dès lors que l'objectif vise à augmenter l'offre de voirie, on se situe dans le cas d'un péage de financement. La mise en œuvre de ce type de péage vise à obtenir, dans un contexte de raréfaction des ressources publiques, les recettes nécessaires à l'extension du réseau routier, c'est-à-dire au financement de la construction puis de l'exploitation de l'infrastructure supplémentaire. Lorsque pour faire face également à la raréfaction de l'espace urbain, l'objectif consiste au contraire à contenir la demande, on parle alors de maîtrise des déplacements. Ce type de péage recouvre cependant deux logiques distinctes, fondées sur deux objectifs possibles d'optimisation. Une logique d'optimisation du réseau de la voirie, c'est la logique de régulation. Une logique d'optimisation de l'écologie urbaine, c'est la logique du péage environnemental. L'idée d'instaurer un péage de régulation repose sur la constatation que la congestion de la circulation entraîne un gaspillage de temps et d'énergie. Le niveau du péage est alors fixé non pas pour recouvrer une somme d'argent donnée mais dans un but de dissuasion, de manière à ajuster le volume de circulation à la capacité des infrastructures. La logique de régulation conduit à une modulation tarifaire avec variation horaire. Le tarif le plus élevé s'appliquant en heures de pointe. La logique environnementale utilise quant à elle le péage comme un instrument de taxation de l'usage de l'automobile visant à réduire les nuisances en particulier en recherchant un

³ Pour reprendre M.Allais (1989): « Le concept de surplus convenablement élaboré constitue probablement l'instrument d'analyse le plus puissant de toute la théorie économique. Il permet en effet d'intégrer dans un ensemble cohérent l'étude dynamique de l'évolution de l'économie hors de l'équilibre, l'étude des situations d'équilibre, et l'analyse des conditions de l'efficacité maximale pour l'ensemble de l'économie ou pour un secteur quelconque de l'économie. Il permet également de jeter les fondations d'une intégration de la monnaie dans les théories de l'équilibre économique et de l'efficacité maximale ».

transfert des déplacements sur d'autres modes plus respectueux de l'environnement, et notamment sur les transports publics. Elle s'appuie sur le constat que la circulation automobile serait la principale cause de pollution. Il s'agit de lier le niveau de péage au coût des nuisances et perturbations induites par la circulation automobile. Le fait de faire payer ces externalités à l'automobiliste le conduira, si les avantages qu'il retire du déplacement ne sont pas supérieurs aux inconvénients qu'il crée, à renoncer à son déplacement ou à en modifier les caractéristiques. Après l'étude de ces différents types de péages urbains, il faut encore souligner que ce dernier peut revêtir différentes formes. Il peut consister à tarifier l'usage d'une liaison routière particulière (péage ponctuel), l'accès à une zone particulière (péage de cordon), la circulation à l'intérieur d'une zone particulière (péage de zone). Ainsi, si le socle théorique sur lequel repose l'introduction d'un péage en milieu urbain pour faire face à la congestion urbaine est solide, les débats suscités par la recherche de l'optimum parétien et l'existence d'objectifs différents selon le type de péage retenu, conduisent à expliquer de manière précise pourquoi cette mesure tarifaire est économiquement efficace (*Chapitre 2*).

Si l'efficacité économique est une condition nécessaire à l'introduction d'une nouvelle mesure tarifaire, elle ne semble toutefois pas suffisante pour que cette mesure soit acceptable. Banister (1994), Emmerink et al. (1995) montrent que cette dernière doit également être jugée équitable.

Dans son dictionnaire de philosophie A.Lalande (1991) définit l'équité comme :
"le sentiment sûr et spontané du juste et de l'injuste ; en tant surtout qu'il se manifeste dans l'appréciation d'un cas concret et particulier" (p.295)

Cette définition met l'accent sur deux idées importantes. Juger de l'équité d'une nouvelle mesure renvoie d'une part à la conception de la justice en œuvre dans une société et d'autre part, se confronte aux expériences du vécu concret des individus. Cela complexifie la recherche d'une explication unifiée et trouve une illustration dans les résultats souvent contradictoires des études empiriques.

Nous rechercherons alors non seulement à étudier les données des études empiriques sur l'équité du péage urbain mais nous utiliserons également les travaux de la théorie de la justice comme équité pour nous aider à comprendre et à organiser un concept aussi polysémique (*Chapitre 3*).

Comme la plupart des gouvernements, élus régionaux ou locaux, craignant de perdre le soutien de leur électorat, semblent méfiants face à la mise en place d'un péage urbain, pourtant économiquement efficace, identifier et évaluer les paramètres qui entraîneront le rejet cette nouvelle mesure tarifaire apparaît fondamental pour la recherche du bien-être collectif. Une fois cet état des lieux réalisé, nous pourrions étudier de manière plus précise ce qui finalement sera déterminant, tant sous l'angle empirique que théorique, pour que l'introduction du péage en milieu urbain ne soit pas rejetée (*Seconde Partie*). Pour y parvenir nous procéderons une nouvelle fois en trois étapes.

La faiblesse des expériences menées en France nous conduira d'abord à justifier le choix d'une enquête par préférences déclarées pour débiter notre travail empirique. Cette méthode fournit une estimation de la demande à partir des réponses des individus à des choix de *scenarii* hypothétiques Jones (1979), Louvière et Hensher (1983), Wardman

(1988). Elle est ainsi adaptée pour prévoir les comportements des individus face à l'introduction d'une nouvelle mesure tarifaire comme le péage urbain. Cette technique requiert une phase préparatoire pour repérer les acteurs et les arguments qu'ils avancent Bradley (1988), Andan et *al.* (1995). Sur la base d'une typologie des arguments mis en avant par les acteurs, et d'une utilisation des principes de justice de J.Rawls pour les organiser, nous construisons un cadre d'analyse de l'acceptabilité du péage en milieu urbain. Nous validerons alors qualitativement ce cadre analytique en le confrontant à quelques expériences de péage (*Chapitre 4*).

Une interrogation apparaît alors : ce cadre d'analyse de l'acceptabilité du péage urbain résistera-t-il à une approche quantitative ? Dans un second temps, nous rechercherons donc une validation quantitative de ce cadre grâce aux résultats de l'enquête par préférences déclarées. Toutefois, à la suite des travaux de Bates (1988), Mc Fadden (1998), nous ferons également le choix de limiter les biais de ce type d'enquête en la complétant par des données indépendantes obtenues par une modélisation des comportements à partir de données disponibles sur l'agglomération lyonnaise. En faisant l'hypothèse que la variation de bien-être collectif, obtenue par le calcul de la variation du surplus collectif, est un indicateur de l'acceptabilité du péage urbain, nous désagrègerons en variation de surplus par mode, zone, et revenu les différentes dimensions de l'équité identifiées. Du côté de l'offre, c'est l'efficacité de la nouvelle mesure qui sera évaluée. Nous calculerons ainsi les variations de surplus caractérisant la situation avant et après l'introduction d'une autoroute urbaine à péage ouverte à Lyon en 1997 (*Chapitre 5*).

Comme le montre l'exemple de Téo à Lyon mais également les travaux de Baron et Journey (1993), Jakobsson et *al.* (2000), l'acceptabilité d'un péage urbain est négativement affectée par les atteintes à la liberté et en particulier à la liberté de choix. Sans soutenir que la liberté de choix soit la condition suffisante à la réussite du péage en milieu urbain, nous soutiendrons néanmoins que le maintien de la liberté de choix existante apparaît être la condition minimale pour éviter le rejet du péage. Ainsi, l'introduction du péage urbain poserait-elle des problèmes d'acceptabilité non pas principalement par l'apparente inégalité qu'elle produit (l'exclusion de certaines catégories peut être compensée par une diminution de la congestion sur l'infrastructure gratuite, par une fréquence et une desserte plus importantes des transports collectifs) mais par l'absence de liberté de choix qui peut parfois accompagner sa mise en oeuvre.

Les données empiriques nous renvoient en fait au rôle de la liberté dans l'évaluation même du bien-être. C'est à Sen (1970) et Nozick (1974) que l'on doit la reconnaissance théorique contemporaine des concepts de droits et de liberté en économie. Sen (1970) montre que la condition de liberté peut rentrer en conflit avec l'optimalité paretienne et bloquer ainsi la décision collective, ce qui peut alors nous expliquer pourquoi l'atteinte à la liberté de choix entraîne le refus du péage urbain. Toutefois, autant à la suite des critiques soulevées par l'analyse de Sen que d'un choix épistémologique pour que les résultats empiriques questionnent la théorie économique, il nous sera indispensable de nous intéresser aux tentatives de dépassement de ce conflit. Ainsi, sur la base d'un choix épistémologique particulier, utiliserons-nous les résultats empiriques obtenus pour effectuer une reformulation théorique (*Chapitre 6*).

PARTIE 1 : L'acceptabilité du péage urbain : un état des lieux

[souche_s_partie1.pdf](#)

PARTIE 2 : Quels contenus empirique et théorique pour un péage urbain accepté

[souche_s_partie2.pdf](#)

Conclusion générale

Nous étions confrontés à une problématique nouvelle, celle de l'acceptabilité d'une nouvelle mesure tarifaire. Sur la base des rares études existantes, essentiellement anglo-saxonnes, nous avons d'abord réalisé un état des lieux des questions que semblait soulever notre interrogation. Puis sur la base d'une typologie des arguments avancés par les acteurs, nous avons construit un cadre d'analyse des changements tarifaires bâti sur la confrontation des dimensions de l'efficacité économique (orienter efficacement la demande), de l'équité territoriale (garantie d'accessibilité), de l'équité horizontale (principe de l'usager-payeur), et de l'équité verticale (bien-être des plus défavorisés). La validation qualitative de ce dernier, sur la base des quelques expériences d'introduction menées, a montré que la restriction de la liberté de choix existante provoquait le refus du péage, cela d'autant plus que les différentes dimensions de l'équité pouvaient s'autoalimenter dans leurs effets négatifs.

D'un point de vue épistémologique notre recherche a reposé sur une double ambition. Elle se situe d'abord dans une logique de raisonnement popperienne suivant laquelle toute affirmation scientifique doit être réfutable. Non pas au sens où l'affirmation est nécessairement fautive mais au sens où l'on peut s'efforcer de rechercher les situations où le modèle ne s'applique pas. Dans notre cas l'acceptation a donc été étudiée par son contraire, le rejet. Elle tente d'autre part de rapprocher les démarches empirique et théorique suivant un aller-retour (feed-back) permanent. Aussi sommes-nous parti d'un problème de la vie quotidienne pour lequel nous avons recherché dans la littérature économique des éléments d'explication. Puis sur la base du cadre d'analyse construit nous avons recherché une validation par des travaux empiriques. Pour finir, nous avons regardé comment les résultats obtenus pouvaient en retour interroger la théorie et comment cette dernière pouvait alors nous fournir de nouveaux éléments d'explication et

en comprendre les enjeux.

D'un point de vue méthodologique, à la suite des travaux de Bates (1988) et Mc Fadden (1998), notre démarche empirique a utilisé deux outils qui sont souvent utilisés séparément. La nouveauté de la problématique nous a en effet conduit à utiliser d'abord une méthode d'enquêtes par préférences déclarées en insistant sur sa phase préparatoire puis face aux limites de cet outil et à celles de notre propre questionnaire, nous l'avons complété par des données indépendantes qui nous ont permis d'évaluer sur la base de calculs de variations de surplus les variations d'efficacité et d'équité introduites par la mise en place d'une nouvelle infrastructure à péage dans l'agglomération lyonnaise (Téo). Les éléments de validation quantitative obtenus devront dès lors être confirmés par de nouvelles études.

D'un point de vue théorique, l'intérêt de notre recherche est d'avoir mis en évidence l'importance de la liberté dans l'analyse de l'économie du bien-être. Cela autant par une approche de l'économie du droit, à travers la distinction entre les droits-libertés inaliénables et les droits-créances contraints par l'évolution de la rareté économique, que par une étude du choix social inhérent à son pouvoir de veto sur la décision collective. Plus que l'argument de l'inégalité du péage, il ressort en effet que c'est la restriction de la liberté de choix qui conduit au rejet de la nouvelle mesure. Plus globalement, la liberté renvoie au débat sur l'évaluation du bien-être. En effet, soit la liberté est envisagée comme un variable qualitative et alors elle ne peut pas être prise en compte par le calcul habituel de l'utilité. Soit elle peut s'appréhender grâce au nombre des opportunités offertes et peut alors être intégrée par l'utilité. Dans le premier cas, le problème de la pondération entre les dimensions, même si elles sont qualitatives, n'est toutefois pas résolu (comment pondérer la santé, l'éducation). Dans le second cas, l'interrogation porte sur la définition des opportunités, la liberté de choix s'exprime-t-elle alors simplement sur le nombre des opportunités offertes, sur un nombre minimal d'opportunités, ou sur la flexibilité des opportunités ?

D'un point de vue pratique enfin quelques éléments peuvent être dégagés. En plus de l'importance fondamentale du maintien de la liberté de choix existante, deux grands principes apparaissent essentiels. D'abord, l'acceptabilité d'une nouvelle mesure tarifaire nécessite de tenir compte de la situation telle qu'elle existe avant l'introduction, ce qui a pour corollaire la nécessité d'une mise en application au cas par cas. Ensuite, comme les deux grands types de péage ne soulèvent pas les mêmes difficultés, leurs conséquences en matière d'acceptabilité diffèrent. Si à court terme le péage de financement de type création d'un nouveau tronçon, suscite le moins de risque de rejet, il conviendra toutefois d'insister à la fois sur l'indispensable maintien des alternatives existantes, et sur le service rendu par cette nouvelle infrastructure (cette politique d'accroissement de l'offre est-elle toutefois viable à long terme ?). Au contraire, un péage de régulation de la demande, de type péage de cordon, dont les effets bénéfiques en matière d'environnement restent encore hypothétiques (ce qui implique de poursuivre le travail mené sur les évaluations des bienfaits environnementaux), et qui réduirait la liberté des individus a de fortes chances d'être rejeté (ce qui interroge également sur la capacité des transports en commun à offrir une alternative efficace). Aussi, pour ne pas arriver à cette extrémité⁴, à laquelle s'ajoute le souci de ne pas engager d'investissements dont l'importance des

coûts n'aurait d'égal que le risque de rejet, l'utilisation de manière conjointe de la modulation tarifaire sur les infrastructures existantes (avec comme le prescrit la théorie des tarifs très élevés aux heures de pointes) et d'une régulation de la congestion par la file d'attente pourrait alors être une solution (compte tenu de la congestion croissante, accrue par le report d'une partie du trafic qui quitte l'infrastructure payante à cause de la hausse des tarifs, l'allongement de la durée des déplacements va finalement décourager certains des utilisateurs qui vont se reporter alors sur les transports collectifs).

La question posée, est alors de savoir jusqu'à quel point notre équité pourra nous rendre ce que notre économie nous retranche.

⁴ «La première fonction du planificateur est donc d'abord de faire cesser les pénuries ; tout critère qui permet à la fois de rationner un bien en situation de pénurie et de contribuer à mettre fin à la pénurie mérite d'être considéré » J-B de Foucauld (p.254, 1995).

Bibliographie

- Abraham, C., 1996, Le tunnel Prado-Carénage, *Revue Transports*, n°379, pp.388-392, sept-oct.
- Actes de l'Ecole thématique CNRS en Philosophie Economique, en hommage à Louis-André Gérard-Varet, La Baume-les-Aix, 10-14 sept 2001, à paraître.
- Affichard, J., Foucauld (de), J-B. (dir), 1992, *Justice sociale et inégalités*, Editions Esprit, 270p.
- Affichard, J., Foucauld (de), J-B. (dir), 1995, *Pluralisme et équité*, Editions Esprit, 263p.
- Albou, P., 1984, *La psychologie économique*, PUF, Collection Le psychologue, p.202.
- Alcouffe, Fourcade, Plassard, Tahar, 2000, *Efficacité versus équité en économie sociale*, tome 1 et 2, L'Harmattan, 445p et 499p.
- Allais, M., 1994, *Traité d'économie pure*, Clément Juglar, 912p.
- Allais, M., 1989, *La théorie générale des surplus*, PUG, 716p.
- Ami, D., Desaignes, B., 1998, *Evaluation contingente et modèle Tobit*, Journées de l'Association Française des Sciences Economiques, Toulouse, 17p., 11-12 mai.
- Ampt, E.S., Richardson, A.J., Brog, W., 1985, *New surveys methods in transport*, Utrecht, 377p.
- Ampt, E.S., Jones, P.M., 1992, Attitudes and responses to traffic congestion and possible future counter-measures. An exploratory study of household travel in Bristol, University of Oxford, *Transport Studies Unit*.

- Ampt, E.S, Richardson, A.J., 1992, Survey methods, *Transportation*, 19, 2, pp.77-198.
- Andan, O., Faivre d'Arcier, B., Godinot, C., Raux, C., 1995, Les réactions au péage urbain - enquête exploratoire, *Etudes et Recherches du LET*, Lyon, 163 p.
- Arneson, R., 1989, Equality and equality of opportunity for welfare, *Philosophical Studies*, 56, pp.77-93.
- Arnott, R., Arrow, K., 1994, Atkinson, A.B., Dreze, J., (eds), *William Vickrey : Public Economics*, Cambridge University Press, 558p.
- Arnott, R., de Palma, A., Lindsey, R., 1990, Departure time and route choice for the morning commute, *Transportation Research Part B : Methodological*, Vol 24B, N°3, pp.209-228.
- Arnott, R., Small, K., 1994, The economics of traffic congestion, *American Scientist*, 82, p.446-455.
- Arnott, et al., 1998, Self-financing of congestible facilities in a growing economy, in Pines, Sadka, Zilcha (eds), *Topics in Public Economics*, Cambridge University Press, Chap 7, pp.161-184.
- Arrow, K., 1975, Considérations sur la théorie des choix publics, in Greffe, X., *Economie publique. textes choisis*, Paris, Collection Les Fondamentaux, 448p.
- Arrow, K., 1973, Some ordinalist-utilitarian on Rawls' theory of justice, *Journal of Philosophy*, 70, pp.245-263.
- Aspremont (d'), C.D., 1995, Economie du bien-être et utilitarisme, in Gérard-Varet, Passeron (dir), *Le modèle de l'enquête. Les usages du principe de rationalité dans les sciences sociales*, Editions de l'EHESS, Paris, pp.217-241.
- Atinkson, A.B., 1975, *The economy of inequity*, Oxford University Press, p.295.
- Atinkson, A.B., Stiglitz, J.E., 1980, *Lectures on Public economics*, MacGraw Hill.
- Auray, J.P., Bailly, A., Derycke, P.H., Huriot, J.M., (dir), 1994, *Encyclopédie d'Economie spatiale - Concepts, comportements, organisation*, Bibliothèque des Sciences Régionales, Economica, Paris, 427p.
- Auby, J.M., Bon, P., 1993, *Droit administratif des biens*, 2^{ème} édition, 476p.
- Banai-Kashani.R, 1989, Discrete mode-choice analysis of urban travel demand by the analytic hierarchy process, *Transportation*, vol 16, série 1, pp.81-96.
- Banister, D., Problèmes d'équité et d'acceptabilité posés par l'internalisation des coûts des transports, pp.169-194, in Button, K., Quinet, E., Kageson, P., Bleijenberg, A., Banister, D., van Wreckem, D., Bonnafous, A., 1994, *Internaliser les coûts sociaux des transports*, Paris, CEMT-OCDE, 211p.
- Barde, J.P., 1992, *Economie et politique de l'environnement*, PUF, 2ème édition, 383p.
- Bassand, M., 1974, Urbanisation et pouvoir politique, Librairie de l'université Genève, 331p.
- Bates, J., 1988, Econometric Issues in SP analysis, *Journal of Transport Economics and Policy*, Vol XXII, n°1, p.45, janvier.
- Baumol, W.J., Oates, 1988, W.O., *The theory of environmental policy*, seconde édition, Cambridge University Press, 299p.
- Baumol, W.J., Wilson, C.A., 2001, *Welfare economics*, Elgar Reference Collection,

- Cheltenham, 3 vol, 564p, 688p et 649p.
- Baumstark, L.J., 1998, Tarification de l'usage des infrastructures et théorie optimale des ressources, *Thèse de doctorat en Sciences Economiques*, Université Lumière Lyon 2, p.357.
- Baumstark, L.J., Bonnafous, A., 1999, Infrastructures publiques et financement privé : le paradoxe de la rentabilité financière, *Revue d'Economie Financière*, Paris, n°51, pp.157-166.
- Beggs, S.C, et al., 1981, Assessing the potentiel demand for electric car, *Journal of Econometrics*, 17, pp.1-19.
- Ben-Akiva et Morikawa, 1990, Estimation of switching models from revealed preferences and stated intentions, *Transportation Research*, 24A, pp.485-495.
- Ben-Akiva, M., 1992, *Transportation demand models : a twenty year review*, Massachusetts Institute of Technology, Cambridge.
- Ben-Akiva, M., Lerman, S.R., 1985, *Discrete choice analysis : theory and application to travel demand*, Cambridge, MIT Press.
- Bentham, J., 1789, *An introduction to the principles of morals and legislation*, J.H.Burns et H.L.A.Hart éditions, Londres, 1970.
- Berger, P., Luckmann, T., 1986, *La construction sociale de la réalité*, Méridiens Klincksieck.
- Besnard, J., 1985, *Economie publique*, Economica, 429p.
- Black, D., 1958, *The theory of committee and elections*, Cambridge University Press.
- Blair, D., Pollak, R., 1999, La logique du choix collectif, *Pour la science*, pp.82-89, juillet.
- Bobe, B., Llau, P., 1978, *Fiscalité et choix économiques*, Calman-Lévy, 286p.
- Bockel, A., (dir), 1998, Léon Duguit et le service public aujourd'hui, *Actes du Colloque d'Istanbul*, 7-8 mai.
- Boiteux, M., 1956, Sur la gestion des monopoles publics astreints à l'équilibre budgétaire, *Econometrica*, n°24, pp.22-40.
- Boltanski, L., 1975, Les usages sociaux de l'automobile, *Actes de la Recherche en Sciences Sociales*, n°2, mars.
- Boltanski, L., 1991, *De la justification. Les économies de la grandeur*, Gallimard, 485p.
- Bonnafous, A., 1976, *Evaluer la politique de transports*, Economica, 102 p.
- Bonnafous, A., 1992, Calcul économique et objectifs d'aménagement du territoire, Land Use, Development and Globalisation, Vol 1 in *Selected Proceedings of the Sixth World Conference on Transport Research*, Lyon, pp.231-241.
- Bonnafous, A., 1994, *Internaliser les coûts sociaux des transports*, Paris, CEMT-OCDE, 211 p.
- Bonnafous, A., Masson, S., 1999, Evaluation des politiques de transports et équité spatiale, LET, *Documents de Travail*, n°99/02, 32p.
- Bonnel, P., Chausse, A., 2000, Urban travel : competition and pricing, *Transport Reviews*, vol 20, n°4, pp.385-401.
- Bossert, W., Fleurbaey, M., 1996, Redistribution and compensation, *Social Choice and*

- Welfare*, 13, pp.343-356.
- Boudon, R., 1986, *L'idéologie ou l'origine des idées reçues*, Collection idées-forces, Fayard, 325p.
- Boudon, R., 1995, *Le juste et le vrai : étude sur l'objectivité des valeurs et des connaissances*, Fayard, 575p.
- Boudon, R., 1998, La rationalité axiologique, Colloque La rationalité des valeurs, Sorbonne, Paris, 10-11 oct 1996, in Mesure, S., *La rationalité des valeurs*, Paris.
- Boudon, R., Bourricaud, F., 1986, *Dictionnaire critique de la sociologie*, PUF, 714p.
- Bouf, D., Crozet, Y., 1991, Péage urbain versus congestion : l'économiste et les usagers, in Raux, C., Lee-Gosselin.M, *La mobilité urbaine : de la paralysie au péage ?*, Centre Jacques Cartier, pp.129-141.
- Bourdieu, P., 1984, *Questions de sociologie*, Editions de Minuit, 277p.
- Bourguignon, F., (dir), 1998, *Fiscalité et redistribution*, La Documentation Française, Paris, 103p.
- Brachet, B., 1986, *Le système fiscal français*, L.G.D.L, Paris, 207p.
- Bradley, M., 1988, Realism and adaptation in designing hypothetical travel choice concepts, *Journal of Transport Economics and Policy*, Vol XXII, n°1, p.121, janvier.
- Bradley, M.A., Daly, A.J., 1997, Estimation of logit choice models using mixed stated-preference information, pp.209-232, in Stopher, P., Lee-Gosselin, M., *Understanding travel behaviour in an era of change*, Pergamon, 583p.
- Bruckner, J.K., Thisse, J.F., Zenou, Y., 1999, Why is central Paris rich and downtown Detroit poor ? An amenity-based theory, *European Economic Review*, 43, pp.91-107.
- Buchanan, J., 1950, Federalism and fiscal equity, *American Economic Review*, 40, p.583-599.
- Buchanan, J., 1968, *The demand and supply of public goods*, Chicago, p.213.
- Buchanan, J., 1992, *Les limites de la liberté. Entre l'anarchie et le Léviathan*, Litec, p.207.
- Buchanan, J., Tullock, G., 1962, *The calculus of consent, Logical foundations of Constitutional Democracy*, The University of Michigan, 361p.
- Buchanan, J., Tullock, G., 1975, Polluters' profits and political response : direct control versus taxes, *American Economic Review*, 65, pp.139-147.
- Burgenmeier, B., et al., 1997, Les taxes environnementales : aspects théoriques et acceptabilité, in Stritt, M.A., Jeanrenaud, C., *Instruments économiques et politiques de l'environnement*, Université de Neuchâtel, 123p.
- Button, K., Quinet, E., Kageson, P., Bleijenbergh, A., Banister, D., van Wreckem, D., Bonnafous, A., 1994, *Internaliser les coûts sociaux des transports*, Paris, CEMT-OCDE, 211p.
- Button, K.J., Verhoef, E.T., 1998, *Road pricing, traffic congestion and the environment. Issues of efficiency and social feasibility*, E.Elgard (ed), 317p.
- Carreau, M., Dalmais, C., 1998, Exemple de mise en service d'une autoroute urbaine à péage : le périphérique Nord de Lyon, in *Le financement de la route*, Actes du Symposium International, ENPC, IRF, AIPCR, World Bank, Paris, 542p., 4-6 nov.

-
- Carrere, G., 1992, *Transport Destination 2002. Débat national sur les infrastructures de transport*, 3 tomes.
- Carrier, B., 1993, *L'analyse économique des conflits*, Publications de la Sorbonne, 160 p.
- Cazenave, P., Morrisson, C., 1977, *Justice et redistribution*, Economica, Paris, 280p.
- C.E.R.T.U., 1999, Comportements des automobilistes face au péage urbain, *Collection Transport et Mobilité*, n°91, 67p.
- C.E.R.T.U., 1999, *Une politique du stationnement. Pourquoi ? Comment ?*, Collection du C.E.R.T.U., n°10, 167p, nov.
- C.E.R.T.U.-C.N.I.F., 2000, *Stationner circuler respirer. Le stationnement instrument de politiques pour la ville*, Actes du Colloque de Lyon 6 mai 1999, Collection du C.E.R.T.U., n°27, 194p.
- Chabanol, D., Charmeil, C., Lemoine, J.P., Taillanter, S., 1998, Mission d'expertise sur le périphérique Nord de Lyon, 125p + annexes, juin.
- Chausse, A., 1996, Le prix de la mobilité urbaine, *Thèse de Doctorat en Sciences Economiques*, LET, Université Lumière Lyon 2, Lyon.
- Cicile, J., 1996, Trondheim : le péage urbain à la norvégienne, *Transports Urbains*, pp.21-28, n°92, juillet-sept.
- Clément, V., 1997, Les théories égalitaires contemporaines de la justice – Réflexions méthodologiques et propositions de validité empirique, *Thèse de Doctorat en Sciences Economiques*, Université de Montpellier 1.
- Clément, V., Serra, D., 1999, Ethique et expérimentation, *Document de Travail*, LAMETA, n°99-01, 31p.
- Coase, R.H., 1960, The problem of social cost, *Journal of Law and Economics*, TIII, pp.129-167, oct.
- Cohen, Y., 1987, Commuter welfare under peak period congestion tolls : who gains and who loses ?, *International Journal of Transport Economics*, XIV (3), pp.239-266.
- Coleman, J., 1991, Efficience et équité dans les procédures de choix collectifs, *Problèmes Economiques*, n°2.253, p.27-30.
- Commissariat Général du Plan, 1995, *Transports : le prix d'une stratégie*, Tome 1 et 2, La Documentation Française, 213p.
- Commission Européenne, 1995, *Vers une tarification équitable et efficace dans les transports*, Livre vert, Bruxelles.
- Commission Européenne, 1998, *Des redevances équitables pour l'utilisation des infrastructures : une approche par étapes pour l'établissement d'un cadre commun en matière de tarification des infrastructures de transport dans l'U.E.*, Livre Blanc, Bruxelles.
- Commission Européenne, 1998, *Cost of private road travel and their effects on demand, including short and long term elasticities*, T.R.A.C.E., European Commission.
- Commission Européenne, 1999, *European research project for toll effects and pricing strategies*, EUROTOLL, European Commission.
- Commission Européenne, 1999, *Capabilities of advance traffic management tools*,

- P.R.I.M.A., European Commission.
- Commission Européenne, 2000, *Acceptability of Fiscal and Financial Measures and Organisational Requirements for Demand Management*, A.F.F.O.R.D., European Commission.
- Commission Européenne, 2001, *Pricing acceptability in the transport sector*, P.A.T.S., European Commission.
- Condorcet, 1785, *Essai sur l'application de l'analyse de la probabilité des décisions rendues à la pluralité des voix*, Paris.
- Conseil d'Analyse Economique, 2001, *Les inégalités économiques*, La Documentation Française, Paris, 385p.
- Conseil d'Analyse Economique, 1998, *Fiscalité de l'environnement*, La Documentation Française, Paris, 197p.
- Conseil d'Analyse Economique, 1998, *Fiscalité et redistribution*, La Documentation Française, Paris, 103p.
- Conseil National des Transports, 1999, *Les transports et l'environnement. Vers un nouvel équilibre*, La Documentation Française, Paris, 175p.
- Dangazo, C.F., Reinaldo, C.G., 2000, A Pareto improving strategy for time-dependent morning commute problem, *Transportation Science*, vol 34, n°3, pp.303-311, august.
- Demichel, A., 1974, *Grands services publics et entreprises nationales*, (Tome 1 : Théorie générale des services publics), Dalloz, 118p.
- Denant-Boemont, L., 1996, *Les valeurs de la flexibilité dans le calcul économique public*, Thèse de doctorat en Sciences Economiques, LET, Université Lumière Lyon 2, p.433.
- Denis, H., 1993, *Histoire de la pensée économique*, Paris, 10^{ème} édition, 739p.
- Derycke, P.H., 1997, *Le péage urbain; Histoire-analyses-politiques*, Economica, 205 p.
- Deswarte, M.P., 1995, Droits sociaux et états de droit, *Revue de Droit Public*, n°4, p.951-985, juillet.
- Dobias, G., 1989, Les transports interrégionaux de personnes, outils de la politique de gestion, Presses de l'ENPC, 363p.
- Downs, A., 1957, *The economic theory of Democracy*, New York, 310p.
- Dreifuss, M., 1995, *Le stationnement des véhicules automobiles dans les centres urbains la genèse d'un service public*, Thèse de Doctorat en Sciences Juridiques, Université Lumière Lyon II, 452p.
- Duguit, L., 1932, Libertés publiques, *Traité de Droit Constitutionnel*, Cujas, 703p.
- Dupuit, J., 1849, De l'influence des péages sur l'utilité des voies de communication, *Annales des Ponts et Chaussées*, n°207, p.170-248.
- Dupuy, G., 1999, *La dépendance automobile. Symptômes, analyses, diagnostic, traitement*, Collection villes, Anthropos, 160p, mai.
- Dupuy, J-P., 1992, *Libéralisme et justice sociale. Le sacrifice et l'envie*, Pluriel, Hachette, 374p.
- Durkheim, E., 1985, *Les formes élémentaires de la vie religieuse*, 7ème édition, PUF, 647p.

- Durkheim, E., 1994, *De la division du travail social*, 3^{ème} édition, PUF, 416p.
- Dworkin, R., 1981, What is equality ? Part1 : equality of welfare (pp.185-246), Part 2 : equality of resources, *Philosophy and Public Affairs*, 10.
- Dworkin, R., 1995, *Prendre les droits au sérieux*, PUF, 511p.
- Ekelund Jr, et al. in Eatwell, J., Milgate, M., Newman, P. (eds), *The New Palgrave. A dictionary of economics*, Macmillan, London, T1, p.943.
- Elliot, W., 1986, Fumbling toward the edge of history : California's quest for a road pricing experiment, *Transportation Research A*,20A(2), pp.151-156.
- Emmerink, R.H.M., Nijkamp, P., Rietveld, P., 1995, Is congestion pricing a first-best strategy in transport policy ? A critical review of arguments, *Environment and Planning B*, 22, pp.581-602.
- Evans, A.W., 1992, Road congestion pricing : when is it a good policy ?, *Journal of Transport Economics and Policy*, 26, pp.213-244.
- Evans, Small, Winston, 1989, *Road work : a new highway pricing and investment policy*, Washington D.C., The Brookings Institution.
- Faivre d'Arcier, B., 1998, *Evaluation des politiques de transport et préférences individuelles*, Dossier de synthèse des travaux pour l'habilitation à la direction de recherche auprès de l'Université Lyon 2, 100p.
- Faure, A., Pollet, G., Warin, P., 1995, *La construction du sens dans les politiques publiques. Débat autour de la notion de référentiel*, Collection Logiques Politiques, L'Harmattan, Paris, 191p.
- Feldman, A.M., 1987, Welfare economics, in Eatwell, J., Milgate, M., Newman, P. (eds), *The New Palgrave. A dictionary of economics*, Macmillan, London.
- Feldman, A.M., 1987, Equity, *The New Palgrave. A dictionary of economics*, , Macmillan, London pp.183-184.
- Ferry, L., Renaut, A., 1996, Des droits de l'homme à l'idée républicaine, *Philosophie Politique*, T.3., PUF, Collection Quadrige, 189p.
- Fitoussi, J.P, 1995, *Le débat interdit*, Arléa, 166 p.
- Fleurbaey, M., 1996, *Théorie économique de la justice*, Economica, Paris, 250p.
- Fleurbaey, M., 2000, Choix social : une difficulté et de multiples possibilités, *Revue Economique*, vol 51, N°5, pp.1215-1232.
- Foley, D., 1967, Resource allocation and the public sector, *Yale Economic Essays*, 7(1), Spring, p.45-98.
- Frey, B.S., 1997, *Not just for the money. An economic theory of personal motivation*. Edward Elgar, Cheltenham/Brookfield, 156p.
- Fujita, M., 1989, *Urban economic theory*, Cambridge University Press, 366p.
- Fujita, M., Thisse, J-F., 2000, The formation of economic agglomerations : old problems and new perspectives, in Huriot J.M, Thisse J.F (eds), *Economics of cities, theoretical perspectives*, Cambridge University Press, pp.3-73.
- Fowkes, T., Wardman, M., 1988, Design of SP Travel Choice Experiments, with special reference to taste variations, *Journal of Transport Economics and Policy* , Vol XXII, n°1, p.27, janv.

- Fowkes, Wardman, 1991, *Disaggregate methods*, Chapitre 4, in Fowkes, T., Nash, C., *Analysing demand for rail travel*, Institute for Transport Studies, 191p.
- Gaertner, W., 1994, Distributive justice : theoretical foundations and empirical findings, *European Economic Review*, 39, pp.683-689.
- Gambart, J.M., 1997, *L'avenir du péage en Europe*, pp.16-21, mai.
- Gamel, C., 1992, *Economie de la justice. Repères éthiques du capitalisme*, Cujas, Paris, 135p.
- Gannon, F., 1993, *Modèles de la ville et politiques urbaines optimales*, Thèse de doctorat en Sciences Economiques, Université Paris X Nanterre, 630p.
- Gannon, F., 1996, Choix d'itinéraires domicile-travail en présence d'un tunnel à péage, *Document de Recherches*, nov, 26p.
- Gärling, T., Laitila, T., Westin, K., 1998, *Theoretical foundations of travel choice modeling*, Pergamon, 498p.
- Généreux, J., 1996, *L'économie politique. Analyse économique des choix publics et de la vie politique*, Larousse, 479p.
- Gibbard, A.F., 1974, A Pareto-consistent libertarian claim, *Journal of Economic Theory*, pp.388-410.
- Gibbard, A.F., 1973, Manipulation of voting schemes : a general result, *Econometrica*, 41(4), pp.587-601, juillet.
- Gilbert, G., 1990, Fiscalité, in Greffe, X., Mairesse, J., Reiffers, J.L., *Encyclopédie Economique*, Economica, Tome 2, p.1631-1666.
- Gilbert, G., 1998, *Fiscalité locale en question*, Paris, 158p.
- Glazer, A., 2000, Time consistency of congestion tolls, *Journal of Transport Economics and Policy*, vol 34, part 3, pp.301-310, sept.
- Glazer, A., Niskanen, E., 2000, Which consumers benefit from congestion tolls ?, *Journal of Transport Economics and Policy*, Vol 34, Part 1, pp.43-54, janv.
- Goffman, E., 1973, *Mise en scène de la vie quotidienne*, Editions de Minuit, 374p.
- Gomez-Ibanez, J.A., Meyer, J.R., 1993, *Going private*, The Brookings Institution Washington D.C., 310p.
- Goodwin, P.B., 1990, How to make road pricing popular, *Economic Affairs*, p.6-7.
- Goodwin, P.B., 1989, The «Rule of Three» : a possible solution to political problem of competing objectives for road pricing, *Traffic Engineering and Control*, pp.495-497, oct.
- Goyard-Fabre, S., 1987, *Philosophie politique XVI-XX^{ème} siècles*, Collection Droit Fondamental, PUF, 543p.
- Green, J., Laffont, J.J, 1977, On the revelation of preferences for public goods, *Journal of Public Economics*, vol 8, n°1.
- Greffe, X., 1975, *Economie publique*, Economica, 448p.
- Grieco, M., Jones, P.M., 1994, A change in the policy climate ? Current european perspectives on road pricing, *Urban Studies*, n°31, pp.1517-1532.
- Guengant, A., 1993, Equité, efficacité, et égalisation fiscale territoriale, *Revue*

- Economique*, N°4, pp.835-848.
- Guihéry, L., 1997, *Fédéralisme fiscal et redistribution. Fondements et enseignements du fédéralisme allemand*, Thèse de Doctorat en Sciences Economiques, Université Lumière Lyon 2, 467p.
- Guiliano, G., 1993, An assessment of the political acceptability of congestion pricing, *Transportation*, 19 (4), pp.335-358.
- Guillaume, H., 1972, La révélation des préférences dans l'analyse des choix collectifs, *Revue Economique*, Vol 23, n°2, mai.
- Hammond, P., 1976, Equity, Arrow's conditions and Rawls difference principle, *Econometrica*, Vol 44, p.793-804.
- Harsanyi, J., 1955, Cardinal welfare, individualistic ethics, and interpersonal comparisons of utility, *Journal of Political Economy*, 63, pp.309-321.
- Hau, T., 1992, *Economic fundamentals of road pricing : a diagrammatic analysis*, Transport Division, Infrastructure and Urban Development Department, The World Bank, dec.
- Hau, T., *Congestion charging mechanisms : an evaluation of current practice*, Washington D.C., The World Bank, 1992.
- Hayek (von), F., 1995, *Droit, législation et liberté*, Tome 2 : Le mirage de la justice sociale, PUF, collection Quadrige, 221p.
- Heller, W.P, Starr, R.M., 1986, Starrett, D.A., Social choice and public decision-making, Vol 1, *Essays in honor of Kenneth Arrow*, Cambridge University Press, 215p.
- Henry, C., 1997, *Economie publique : concurrence et services publics*, Cours de polytechnique, Vol 1 et 2, 243p.
- Hensher, D., Louvière, J.J., 1983, Identifying individual preferences for international air fares, *Journal of Transport Economics and Policy*, XVII(2), pp.225-245.
- Hensher, D., Barnard, P.O., Truong, T.P., 1988, The role of SP methods in studies of travel choice, *Journal of Transport Economics and Policy*, Vol XXII, n°1, janv.
- Hensher, D.A., 1994, Stated preference analysis of travel choices : the state of practice, *Transportation*, 21, pp.107-133.
- Hodge, D.C., 1995, My fair share. Equity issues in urban transportation, pp.359-375, in Hanson, S., (ed), *The geography of urban transportation*, The Guilford Press, 478p.
- Holland, E.P., Watson, P.L., 1978, Traffic restraint in Singapour : 1. Measuring the effects of the Area Licence Scheme, *Traffic Engineering and Control*, 19(1).
- I.N.S.E.E., 1999, *Synthèses. Les transports en 1998*, 36^{ème} rapport de la Commission des Comptes de la Nation, n°1, 207p.
- IPPR., 1998, Transport taxation and equity, pub. [http :www.ippr.org.uk](http://www.ippr.org.uk)
- Jara-Diaz, S.R., Farah, M., 1988, Valuation of user's benefits in transport system, *Transport Review*, 8, pp.197-218.
- Jara-Diaz, S.R., Videla, J., 1989, Detection of income in mode choice : theory and application, *Transportation Research*, 23B, n°6, pp.394-400.
- Jakobsson, C., Fujii, S., 2000, Garling, T., Determinants of private car user's acceptance of road pricing, *Transport Policy*, 7, pp.153-158.

- Jansson, K., 1998, Welfare aspects on road and public transport pricing and financing, *Symposium sur le Financement de la Route*, 4 au 6 nov.
- Jayet, H., 1993, *Analyse spatiale quantitative. Une introduction*, Bibliothèque de Science Régionale, ASRDLF, Economica, Paris, 202p.
- Johansen, L., 1975, La détermination des dépenses publiques selon Lindhal (1971), p.52-65 in Greffe, X., *Economie publique*, Economica, 448p.
- Johansen, L., 1975, Nature de l'impôt et théorie du bien-être (1971), pp.146-160, in Greffe, X., *Economie publique*, Economica, 448p.
- Jonas, F., 1991, *Histoire de la sociologie*, Larousse, 502p.
- Jones, P., Haigh, D., 1994, Reducing traffic growth by changing attitudes and behaviour, *European Transport Forum*, PTRC, 12p.
- Jones, P., Harvey, S., 1991, Urban road pricing : dealing with the issue of public acceptability - A U.K. perspective, in Raux, C., Lee-Gosselin, M., *La mobilité urbaine : de la paralysie au péage?*, Programme Rhône-Alpes de Recherches en Sciences Humaines, n°10, pp.295-316.
- Jones, P.M., 1979, HATS : a technique for investigating household decisions, *Environment and Planning A*, vol 11, pp.59-70.
- Jones, P.M., 1992, *Review of available evidence on public reactions to road pricing*, 131p, juillet.
- Jones, P.M., 1991, UK public attitudes to urban traffic problems and possible countermeasures : a poll of polls, *Environment and planning C*, 9(3), pp.245-258.
- Jones, P.M., 1991, Gaining public support for road pricing through a package approach, *Traffic Engineering and Control*, pp.194-196, avril.
- Kaldor, N., 1975, Un modèle de répartition (1960), pp.239-249, Greffe, X., *Economie publique*, Economica, 448p.
- Kayser, P., 1984, *Protection de la vie privée. Protection du secret de la vie privée*, Economica, PUAM, 396p.
- Kellerhals, J., Coenen-Huther, 1988, *Figures de l'équité : la construction des normes de justice dans les groupes*, PUF.
- Kirat, T., 1999, Economie du droit, *Repères*, La Découverte, n°261, 122p.
- Kirat, T., 2000, *Le droit dans l'action économique*, CNRS édition, Paris.
- Kirwan, R.M., 1989, Finance for urban public infrastructure, *Urban Studies*, 26, pp.285-300.
- Knight, F., 1924, Some fallacies in the interpretation of social cost, *Quarterly Journal of Economics*, vol 38, pp.582-606.
- Koenig, G., 1974, Théorie économique de l'accessibilité urbaine, *Revue Economique*, n°2.
- Kolm, S-C., 1972, *Justice et équité*, Paris, CNRS, 126p.
- Kolm, S-C., 1968, La théorie économique générale de l'encombrement, *Futuribles*, pp.86.
- Kolm, S-C., 1985, *Le contrat économique libéral*, PUF, 405 p.

- Kolm, S-C., 1993, Free and equal in rights : philosophies of Declaration of 1789, *The Journal of Political Philosophy*, vol I, number 2, pp.158-183.
- Kreps, D.M., 1979, A representative theorem for preference for flexibility, *Econometrica*, vol 47, n°3, pp.565-577, may.
- Kreps, D.M., 1990, *A course in microeconomic theory* ⊥ Hervester Wheatsheaf, 839p.
- Kroes, E.P., Sheldon, R.J., 1988, Stated preference methods : an introduction, *Journal of Transport Economic and Policy*, vol XXII, n°1, p.13, janv.
- Kymlicka, W., 1999, *Les théories de la justice*, La Découverte, 362p.
- Ladrière, J., van Parijs, P., 1984, *Fondements théoriques de la justice*, Essais Philosophiques, Louvain-la-Neuve, 275p.
- Laffont, J.J., 1988, *Fondements de l'économie publique*, Economica, Paris, 2^{ème} édition, p.281.
- Lagroye, J., 1993, *Sociologie Politique*, Dalloz, P.F.N.S.P, 485p.
- Lalande, A., 1991, *Vocabulaire technique et critique de la philosophie*, (1^{ère} édition 1926), Tome 1, Paris, 664p.
- Lancelot, A., 1968, *L'abstentionnisme électoral en France*, Armand Colin, 289p.
- Lauer, A., 1998, *Intégration du financement de téo dans une stratégie de péage économiquement optimisé*, CERTU, 143p.
- Lave, C., 1994, The demand curve under road pricing and the problem of political feasibility : author's reply, *Transportation Research*, 28 (A), pp.83 - 91.
- Lee-Gosselin, M., Pas, E.I, The implications of emerging contexts for travel-behaviour research, p.1-27, in Stopher, P., Lee-Gosselin, M., 1997, *Understanding travel behaviour in an era of change*, Pergamon, 583p.
- Lefort, C., 1980, L'invention démocratique, *Revue Libre*, n°7, p.28.
- Leroux, A., Marciano, A., 1998, Philosophie économique, *Q.S.J.*, N° 3361, 126p.
- Leurent, F., 1993, *Cost versus Time Equilibrium over a Network*, 17p.
- Levine, D.B., Singer, N., 1970, The mathematical relation between the income density function and the measurement of income inequality, *Econometrica*, vol 38, n°2, pp.324-330, march.
- Levy-Lambert, H., 1968, Tarification des services à qualité variable : application aux péages de circulation, *Econometrica*, 36, pp.564-574.
- Lichère (V.), 1997, Développement d'un modèle stratégique de simulation des déplacements. Guide de l'utilisateur, SEMALY, LET, fév, 33p.
- Lichère, V, Raux, C, 2000, *La modélisation des contraintes de stationnement*, DDT, juin, 89p.
- Lipsey, R.G., Lancaster, K.J., 1956, The general theory of second best, *Review of Economics Studies*, 24, pp.11-32.
- Litman, T., 1997, Evaluating Transportation Equity, *Working Paper*, Victoria Policy Institute, 22p.
- Little, I.M.D., 1962, Social choice and individuals values, *Journal of Political Economy*, Vol 60, p.422-432, oct.

- Louvière, J. et al., 1981, Laboratory-Simulation versus revealed preferences methods for estimating travel demand models, *Transportation Research Record*, pp.42-51.
- Louvière, J., Hensher, D.A., 1982, On the design and analysis of simulated choice or allocation experiments in travel choice modeling, *Transportation Research Record*, p.11-17.
- Louvière, J.J, 1988, Conjoint analysis modelling of stated preferences, *Journal of Transport Economics and Policy*, Vol XXII, n°1, p.93, janvier.
- Louvière, J., Timmermans, H., 1990, Stated preferences and choice models applied to recreation research : a review, *Leisure Sciences*, vol 12, p.9-32.
- Mc Donald, J.F., 1995, Urban highway congestion : an analysis of second-best tolls, *Transportation*, 22, pp.353-369.
- Liu, L.N., McDonald, J.F., 1998, Efficient congestion tolls in the presence of unpriced congestion : a peak and off-peak period simulation model, *Journal of Urban Economics*, n°44, vol 3, nov.
- McFadden, D., 1973, Conditional logit analysis of qualitative choice behavior, Zarembka, P. (ed), *Frontiers in Econometrics*, New York, pp.105-142.
- Mc Fadden, D, 1998, Measuring willingness-to-pay for transportation improvements, pp.339-364, in Gärling, T., Laitila, T., Westin, K., 1998, *Theoretical foundations of travel choice modeling*, Pergamon, 498p.
- Mc Nut, P.A., 1996, *The economics of Public Choice*, Edward Elgar, 252p.
- Maniquet, F., 1999, L'équité en environnement économique, *Revue Economique*, vol 50, n°4, pp.787-811.
- Maresca, C., Delons, J., Leurent, F., Segonne, C, 1998, *Comportements des automobilistes face au péage urbain, à travers l'expérience du tunnel Prado-Carénage*, Rapport de Recherche pour la Direction des Routes, Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les Constructions Publiques, Cofiroute, 65p.
- Maric, M., 1996, Egalité et équité : l'enjeu de la liberté. A.Sen face à J.Rawls, *Revue Française d'Economie*, vol 11, n°3, pp.95-125.
- Masson, S., 2000, Les interactions entre système de transport système de localisation en milieu urbain et leur modélisation, Thèse de Doctorat de Sciences Economiques, LET, Lyon, 490p., déc.
- Masson, S., Godinot, C., Raux, C., 1996, *Développement d'un modèle stratégique de simulation des déplacements*, Let-Sémaly, 159p.
- Maurice, Sellier, Sylvestre, 1982, *Politiques d'éducation et organisation industrielle en France et en Allemagne*.
- Mauss, M., 1995, *Sociologie et anthropologie*, Quadrige, PUF, 6ème édition, 482p.
- May, A.D., 1992, Road pricing : an international perspective, *Transportation*, 19(4), pp.313-333.
- Mealand, S., Polak, J., 1993, Impact of the Trondheim toll ring on travel behavior : some preliminary findings, *Proceedings of the 21st European Transport Forum*, Manchester, sept.

-
- Mill, J.S, 1861, *L'utilitarisme*, Flammarion, Paris, , 181p., 1988.
- Mohring, H., 1976, *Transportation economics*, Cambridge, Cambridge, Ballinger Press.
- Mohring, Harwitz, 1962, *Highway benefits : an analytical framework*, Evanston, Northwestern University Press.
- Mokhtarian, P.L., Raney, E.A., Salomon, I., 1997, Behavioral response to congestion : identifying patterns and socio-economic differences in adoption, *Transport Policy*, Vol 4, n°3, pp.147-160.
- Mongin, P., 2000, Les préférences révélées et la formation de la théorie du consommateur, *Revue Economique*, vol 51, N°5, pp.1125-1152, septembre.
- Monnier, J-M., 1999, *Dynamiques économiques de l'équité*, Economica, 342p.
- Mougeot, M., 1975, *Théorie et politique économiques régionales*, Economica, 332p.
- Mougeot, M., 1989, *Economie du secteur public*, Economica, 485p.
- Mueller, D.C., 1979, *Public Choice*, Cambridge University Press, p.297.
- Mueller, D.C., 1982, *L'analyse des décisions publiques*, Cambridge survey of Economic Literature, Economica, p.253.
- Nash, J.F., 1950, The bargaining problem, *Econometrica* , 18, pp.155-162.
- National Economic Development Office (NEDO), 1991, *A road user charge ? Londoners' views*, Rapport préparé par le Harris Research Center.
- Newbery, D.M.G., 1988, Road user charges in Britain, *The Economic Journal Supplement* (Conference 1987), 98(390), pp.161-176.
- Nicolet, C., 1982, L'idée républicaine en France, essai d'histoire critique, 512p.
- Norwegian Public Roads Administration, 1999, *Trondheim-The high tec scheme*.
- Nozick, R., 1974, *Anarchy, state and utopia*, Oxford, PUF, traduction française 1988, 442p.
- Ortuzar, J.de D, Garrido, R., 1994, A practical assessment of *préférences déclarées* methods, *Transportation*, 21, pp.589-305.
- Papon, F., 1991, *Les « routes de premières classes » : une tarification différenciée de la circulation en agglomération pour en améliorer l'efficacité économique de manière socialement équitable*, Thèse de Doctorat en Sciences Economiques, IUP-Université Paris XII, 303p +annexes.
- Papon, F., 1992, Doit-on laisser le concessionnaire fixer librement ses tarifs ?, in Quinet, E., (dir), *Transports et théorie économique*, PENPC,. Actes du Séminaire d'Economie des Transports organisé en 1990-1991, Paris, pp 57-88.
- Pareto, V., 1964, Cours d'économie politique (1896-1897), *Œuvres Complètes*, Genève, 426p.
- Pareto, V., 1906, *Manuel d'économie politique*, 1^{ère} édition 1909, Giard, 1927.
- Parijs (van), P., 1991, *Qu'est-ce qu'une société juste ?*, Paris, Le Seuil, 311p.
- Pattanaik, Prasanta, Xu, 2000, On diversity and freedom of choice, *Mathematical Social Sciences*, vol 40, pp.123-130.
- Pazner, E., Schmeidler, D., 1974, A difficulty in the concept of fairness, *Review of Economic Studies*, 41(3).

- Pearce, D., Turner, R.K., 1990, *Economics of Natural resources and the Environment*, Harvester Wheatsheaf, New York, London.
- Pearmain, D., Swansdon, J., Kroes, E., Bradley, M., 1991, *Stated preferences Techniques : a guide to practice*, Second edition, Hague Consulting Group, 93p.
- Péguy, P-Y., 2000, *Analyse économique des configurations urbaines et leur étalement*, Thèse de Doctorat de Sciences Economique, LET, Lyon, 487p., déc.
- Percheron, A., 1986, *Les absents de la cène électorale*, in Dupoirier, E., Grundberg, G., Mars 1986 : la drôle de défaite de la gauche, PUF, Paris, pp.139-148.
- Pigou, A.C., 1920, *The Economics of Welfare*, MacMillan, Londres.
- Piketty, T., 1994, *Introduction à la théorie de la redistribution des richesses*, Economica, Paris, 124p.
- Piron, V., 1997, L'acceptabilité politique du péage routier-Quelques exemples européens, *Revue Transports*, n°385, pp. 317-326, sept-oct.
- Plottu, P., 1998, Evaluation et prise de décision : impacts socio-économiques et environnementaux dans les grands projets d'infrastructure de transport, *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, N°2, pp.301-320.
- Pearce, D., Turner, K., 1990, *Economics of natural resources and the environment*, Londres, Harvester Weatsheaf.
- Polacchini, Orfeuill, 1997, Les dépenses des ménages franciliens pour le logement et les transports, *Recherche Transports Sécurité*, pp.31-41, juin.
- Polak, J., Jones, P., 1991, Using stated preference methods to examine traveller preferences and responses, *Proceedings of the 6th International Conference on Travel Behaviour*, pp.177 - 207, may.
- Polak, J., Jones, P., 1997, Using stated-preference methods to examine traveller preferences and responses, p.177-208, in Stopher, P., Lee-Gosselin, M., *Understanding travel behaviour in an era of change*, Pergamon, 583p.
- Ponsard, C., 1988, *Analyse économique spatiale*, PUF, Paris, 452p.
- Poole, R.W., 1992, Introducing congestion pricing on a new toll road, *Transportation*, 198(4), pp.383-396.
- Prud'Homme, R., 1999, La tarification des infrastructures selon Bruxelles, *Transports*, n°393, pp.15-18, janv-fév.
- Prud'Homme, R., 1997, Le coût économique d'une forte hausse de la fiscalité des carburants, *Transports*, n°381, janv-fév.
- Prud'Homme, R., 1999, Les coûts de congestion, *Revue d'Economie Politique*, pp.425-440, juil-août.
- Pumain, D., Mattei, M-F., 1998, *Données urbaines*, Collection villes, Economica, 471p.
- Odeck, J., Brathen, S., 1997, On public attitudes toward implementation of toll road-the case of Oslo toll ring, *Transport Policy*, Vol 4, N°2, pp.77-83.
- Quinet, E., 1990, *Analyse économique des transports*, PUF, 1^{ère} édition, 302p.
- Quinet, E., 1992, *Infrastructures de transport et croissance*, Economica, 126p.
- Quinet, E., 1997, Les coûts sociaux des transports : évaluation et liens avec les

- politiques d'internalisation des effets externes, pp.35-80 in Derycke, P.H., *Le péage urbain; Histoire-analyses-politiques*, Economica, 205p.
- Raux, C., Tabourin, E., 1992, *Congestion et crise du financement des transports à Lyon : vers un péage urbain ?*, in Raux, C., Lee-Gosselin, M., *La mobilité urbaine : de la paralysie au péage ?*, Programme Rhône-Alpes de Recherche en Sciences Sociales, Lyon, p.41-63.
- Raux, C., 1998, *Développement d'un modèle stratégique de simulation des déplacements. Tests de sensibilité, erreurs et incertitudes liées à la prévision*, LET, SEMALY, 64p., janvier.
- Raux, C., Masson, S., Godinot, C., 1997, *Développement d'un modèle stratégique de simulation des déplacements. Vingt ans de rétrospective à travers les enquêtes-déplacements de l'agglomération lyonnaise (1976-1986-1995)*, LET, SEMALY, 181p., février.
- Raux, C., Souche, S., 2000, *Acceptability factors to transport policy changes*, European Transport Conference, *Proceedings of Seminar C*, Vol P438, Homerton College Cambridge, pp.167-178, septembre.
- Raux, C., Souche, S., 2001, *L'acceptabilité des changements tarifaires dans le secteur des transports : comment concilier efficacité et équité ?*, *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, 19p., décembre.
- Raux, C., Souche, S., 2001, *Comment concilier efficacité et équité dans la politique tarifaire des transports ? Le cas de TEO à Lyon*, *Cahiers Scientifiques des Transports*, 22p., à paraître.
- Raux, C. (dir), Andan, O., Souche, S., (2001), *Recherche sur les conditions d'acceptabilité de nouvelles mesures tarifaires en transports urbains*, Prédit Ademe, Rapport d'étape n°1, à paraître.
- Rawls, J., 1987, *Théorie de la justice*, Le seuil, 665p.
- Rawls, J., 1993, *Justice et démocratie*, Editions du Seuil, Essais, 386p.
- Rémy, J., Voye, L., 1974, *La ville et l'urbanisation*, Duculot, p.252.
- Renan, E., 1995, *Qu'est-ce qu'une nation ?*, Collection Acteurs de l'Histoire, Paris, 260p.
- Richardson, H.W., Bae, C-H.C., 1994, *Automobiles, the environment and metropolitan spatial structure*, Cambridge, *Working Paper*.
- Richardson, H.W., Bae, C-H.C., 1998, *The equity impacts of road congestion pricing*, pp.247-262, in Button, K.J., Verhoef, E.T., *Road pricing, traffic congestion and the environment. Issues of efficiency and social feasibility*, E.Elgard (ed), 317p.
- Richardson, H.W., 1974, *A note on the distribution effects of road pricing*, *Journal of Economics and Policy*, 8(7).
- Rietveld, P., Verhoef, E.T., 1998, *Social feasibility of policies to reduce externalities in transport*, in Button, K.J., Verhoef, E.T., *Road pricing, traffic congestion and the environment*, Edgar Elgar, 316p.
- Riker, W.H., 1958, *The paradox of voting and congressional rules for voting and amendments*, *American Political Science Review*, Vol 52, pp.349-366.

- Rivero, J., 1989, *Les libertés publiques*, T2 - Le régime des principales libertés, Thémis, PUF, 405p.
- Robert, J., Oberdorff, H., 1997, *Libertés fondamentales et droits de l'homme*, Monchrestien, 3^{ème} édition, 517p.
- Roemer, J., 1986, Equality of resources implies equality of welfare, *Quarterly Journal of Economics*, 101, pp.751-784.
- Roemer, J., Aaberge, R., Colombino, U., 2001, Equility of opportunity versus equality of outcome as a basis for evaluating tax regimes : empirical evidence based on italian data, *Colloque de l'European Public Choice Society*, Paris, 23p.
- Romero-Medina, A., 2001, More on preference and freedom, *Social Choice and Welfare*, vol 18, pp.179-191.
- Rothengatter, W., 1994, Obstacles to the Use of Economic Instruments in Transport Policy, in *Internalising the Social Costs of Transport*, OECD, Paris.
- Rouland, N., 1988, *Anthropologie juridique*, Collection droit juridique et fondamental, PUF, 496p.
- Roux, A., 1983, *Protection de la vie privée dans les rapports entre l'Etat et les particuliers*, Economica, 279p.
- Roy, R., 1998, *Infrastructure cost recovery under allocatively efficient pricing*, UIC/CER Economic Expert Study, february.
- Royal Swedish Academy of Sciences, 1998, La valorisation de la philosophie en économie : Amartya Sen, Prix Nobel d'économie 1998, in *Problèmes Economiques*, n°2588, 28 octobre.
- Salanié, B., 1998, *Microéconomie. Les défaillances du marché*, Economica, avril, 231p.
- Salles, M., 2000, Amartya Sen : droits et choix social, *Revue Economique*, vol 51, n°3, p.445-457, mai.
- Salomon, I., Mokharian, P.L., 1997, Coping with congestion : understanding the gap between policy assumptions and behavior, *Transportation Research D*, 2(2), pp.107-123.
- Saporta, G., 1990, *Probabilités, analyse de données et statistique*, 493p.
- Schokkaert, E., Devooght, K., 1998, The empirical acceptance of compensation axioms, in Laslier, Fleurbaey, Gravel, Trannoy, Routledge, *Freedom and economics—New perspective in Normative analyse*.
- Schumpeter, J., 1983, *Histoire de l'analyse économique*, Gallimard, Paris, 501p.
- Segonne, C., 1998, *Comportements de choix d'itinéraires. Le cas des automobilistes marseillais confrontés au péage urbain de financement*, Thèse de Doctorat en Sciences Economiques, LET, Lyon, 250p.
- Sen, A., Pattanaik, P.K., 1969, Necessary and sufficient conditions for rational choice under majority decision, *Journal of Economic Theory*, 1(2), pp.178-202, august.
- Sen, A., 1970, The impossibility of a Paretian Liberal, *Journal of Political Economy*, 78, pp.152-157.
- Sen, A., 1983, Liberty and Social Choice, *Journal of Philosophy*, 80(1) p.5-28, janv.
- Sen, A., 1990, Justice : Means versus freedoms, *Philosophy Quaterly Public Affairs*,

- p.110-121.
- Sen, A., 1991, La liberté individuelle, *Revue Esprit*, mars-avril.
- Sen, A., 1993, *Ethique et économie*, P.U.F, 364p.
- Sen, A., 1995a, Rationality and social choice, *American Economic Review*, p.1-25, mars.
- Sen, A., 1995b, Qu'est-ce que l'utilitarisme, *Revue du Mauss*, n°6, 2^{ème} trimestre.
- Sen, A., 1999a, *L'économie est une science morale*, La Découverte, 130p.
- Sen, A., 1999b, The possibility of social choice, *The American Economic Review*, vol 89, n°3, pp.349-378, june.
- Sen, A., 2000, *Repenser l'inégalité*, Seuil, 282p., mai.
- Sheldon, R., Scott, M., Jones, M., 1993, London congestion charging : exploratory social research among London residents, *Proceedings of seminar F of the PTRC 21th Summer Annual meeting*, 129 - 145.
- Simmel, G., 1995, *Le conflit*, Circé poche, 158p.
- Simmel, G., 1987, *Philosophie de l'argent*, PUF, 662p.
- Small, K., Rosen, H., 1981, Applied welfare economics with discrete choice models, *Econometrica*, 49, pp.105-129.
- Small, K.A., 1992, Using the revenues from congestion pricing, *Transportation*, vol 19 (4), pp.359-383.
- Small, K.A., 1992, *Urban transportation economics*, Harwood Academic Publishers, 181p.
- Smelerand, N.J., Swedeberg, R., 1994, *The hand book of economic Sociology*, Princeton University Press, p.835.
- Smith, Adam, 1999, *Théorie des sentiments moraux*, PUF, Paris, 469p.
- Stapleton, J., 1998, Justice, *The New Palgrave Dictionary of Economics and the Law*, pp.468-476.
- Starkie, D., 1986, Efficient and politic congestion tolls, *Transportation Research*, 20(A)2, p.169-173.
- Stoffaes, C., 1995, *Services publics. Question d'avenir*, Rapport de la Commission Générale du Plan, La Documentation Française, Paris, 437p., sept.
- Stokes, G., Taylor, B., 1995, *Public attitudes to transport and the environment : results from the 1993 British Social Attitudes Survey*, UTSG Annual Conference, 4-6 janv.
- Stopher, P., 1997, Measurement, models, and methods : recent applications, p.413-436, in Stopher, P., Lee-Gosselin, M., *Understanding travel behaviour in an era of change*, Pergamon, 583p.
- Stopher, P., Lee-Gosselin, M., 1997, *Understanding travel behaviour in an era of change*, Pergamon, 583p.
- Stopher, P., 1992, Use of an activity-based diary to collect household travel data, *Transportation*, vol 19, série 2, mai.
- Stritt, M.A., 1994, *Politique environnementale et efficacité économique*, 232p.
- Taguieff, P.A (dir), 1994, *Face au racisme*, 2 vol, Le Seuil, 240 et 335p.

- Terny, G., 1971, *Economie des services collectifs et de la dépense publique*, Dunod, 402p.
- Tertoolen, G., Vankreveld, D., Verstraten, B., 1998, Psychological resistance against attempts to reduce private car use, *Transportation Research A*, Vol 32, n°3, pp.171-181.
- Thomson, W., 1999, Règles d'allocation monotones en ressources. Une revue de la littérature, *Revue Economique*, vol 50, N°4, pp.757-786, juillet.
- Tison, O., 1997, Une évaluation globale de la congestion à partir de l'enquête transports, *Recherche Transports Sécurité*, N°57, p.53-66, oct-déc.
- Tocqueville (de), A., 1986, *De la Démocratie en Amérique, De l'ancien régime à la Révolution*, 1036p.
- Tullock, G., 1978, *Le marché politique, Analyse économique des processus politiques*, Economica, 89p.
- Tullock, G., Public Choice, *New Palgrave, A dictionary of Economics and the Law*, Tome 3, pp.1040-1044.
- Tully, J., 1992, *Locke, droit naturel et propriété*, Paris, 261p.
- Varian, H., 1974, Equity, efficiency, and envy, *Journal of Economic Theory*, 9, p.63-91.
- Verhoef, E.T., Nijkamp, P., Rietveld, P., 1996, Second-best congestion pricing : the case study for the Randstad area, *Journal of Transport Economics Policy*, 31 (3), pp.255-276.
- Verhoef, E.T., 1997, *The economics of regulating road transport*, Royaume-Uni, 265p.
- Wilson, P.W., 1988, Welfare effects of congestion pricing in Singapore, *Transportation*, 15 (3).
- Vickrey, W., 1963, Pricing in urban and suburban transport, *American Economic Review : Papers and Proceedings*, 53 (2), p.452-465, may.
- Viegas, J.M., 1998, Acceptability and efficiency of urban road pricing : main ingredients for a successful implementation, *XIème Entretiens J.Cartier*, 7-9 déc.
- Walters, A.A., 1961, The theory and measurement of private and social cost of highway congestion, *Econometrica*, vol 29, n°4, oct, pp.676-699.
- Walters, A.A., Congestion, *The New Palgrave A dictionary of Economics*, Tome 1, Londres Mac Millan Press, p.570-573.
- Wardman, M., 1988, Comparison of RP and SP models of travel behaviour, *Journal of Transport Economics and Policy*, Vol XXII, n°1, p.71, janvier.
- Weber, M., 1986, *Sociologie du droit*, PUF, 242p.
- Weber, M., 1971, *Economie et société*, Tome 2, 425p.
- Weitzman, M., 1974, Free access vs. Private ownership as alternative systems for managing common property, *Journal of Economic Theory*, 8, p.225-234.
- Wolfesperger, A., 1975, *Les biens collectifs*, 198p.
- Wolfesperger, A., 1995, *Economie publique*, PUF, Paris.
- Wonnacott, T.H., Wonnacott, R.J., 1991, *Statistique*, Economica, 4^{ème} édition, 919p.
- Yaari, M., Bar-Hillel, 1984, On dividing justly, *Social Choice and Welfare*, 1, pp.1-24.

Yang, H., Meng, Q., 1998, Departure time, route choice and congestion toll in queuing network with elastic demand, *Transportation Research Part B*, Pergamon, vol 32B, n°4, mai.

Annexes

[souche_s_annexes.pdf](#)